

Attorney Docket: 028987/52313US  
PATENT

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Applicants: DIETER STEINHAUSER ET AL.

Serial No.: (To Be Assigned)

Group Art Unit: (To Be Assigned)

Filed: June 30, 2003

Examiner: (To Be Assigned)

Title: **STRUCTURE FOR A PASSENGER MOTOR VEHICLE AND METHOD  
OF MAKING SAME**

CLAIM FOR PRIORITY UNDER 35 U.S.C. §119

Commissioner for Patents  
P.O. Box 1450  
Alexandria, VA 22313-1450

Sir:

The benefit of the filing date of prior foreign application No. **102 29 401.1**, filed in **GERMANY** on **June 29, 2002**, is hereby requested and the right of priority under 35 U.S.C. §119 is hereby claimed.

In support of this claim, filed herewith is a certified copy of the original foreign application.

Respectfully submitted,

June 30, 2003



Donald D. Evenson  
Registration No. 26,160

CROWELL & MORING, LLP  
P.O. Box 14300  
Washington, DC 20044-4300  
Telephone No.: (202) 624-2500  
Facsimile No.: (202) 628-8844  
DDE:alw

# BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



## Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

**Aktenzeichen:** 102 29 401.1

**Anmeldetag:** 29. Juni 2002

**Anmelder/Inhaber:** Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft,  
Stuttgart/DE

**Bezeichnung:** Aufbaustruktur für ein Fahrzeug, insbesondere  
einen Personenkraftwagen

**IPC:** B 62 D 25/02

**Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.**

München, den 21. März 2003  
Deutsches Patent- und Markenamt  
Der Präsident

Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, which appears to read "Weber", is written over a stylized, abstract line drawing that resembles a signature or a logo.

**Aufbaustruktur für ein Fahrzeug,  
insbesondere einen Personenkraftwagen**

Die Erfindung betrifft eine Aufbaustruktur für ein Fahrzeug, insbesondere einen  
5 Personenkraftwagen nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

Es ist ein einachsiges Fahrzeug bekannt, WO 96/00667, das als ein leichtgewichtiger  
Anhänger ausgebildet ist und einen von Rädern getragenen aus im wesentlichen nicht  
metallischem Werkstoff hergestellten Grundrahmen umfasst. Aus vergleichbarem  
10 Werkstoff besteht ein Aufbau des Fahrzeugs, der von seitlichen hohlen Längsträgern des  
Grundrahmens aufgenommen wird.

Die EP 0 286 058 A2 befasst sich mit einem selbsttragenden Strukturelement aus  
Verbundwerkstoff für einen Fahrzeugaufbau, das durch ein Wandteil gebildet wird. Das  
15 Wandteil weist einen Zwischenkörper auf, der von Deckschichten begrenzt wird. Dieses  
Strukturelement soll ein gutes Festigkeits/Gewichts-Verhältnis aufweisen.

Aus der US 3,145,000 geht ein hochfestes glasfaserverstärktes Bauteil für eine  
Tragfläche eines Flugkörpers hervor, welche Tragfläche mit einem Wandabschnitt  
20 versehen ist, der einen in Deckwände eingebetteten Kern, bspw. aus einer  
Honigwabenstruktur, besitzt.

Aufgabe der Erfindung ist es eine Aufbaustruktur für ein Fahrzeug, insbesondere einen  
Personenkraftwagen zu schaffen, die bei hoher Festigkeit und niedrigem Gewicht aus  
25 nicht metallischem Werkstoff besteht und sich durch funktionale Konstruktion  
auszeichnet.

Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe durch die Merkmale des Patentanspruchs gelöst.  
Weitere, die Erfindung ausgestaltende Merkmale sind in den Unteransprüchen enthalten.  
30 Die mit der Erfindung hauptsächlich erzielten Vorteile sind darin zu sehen dass, die die

durch eine Fahrgastzelle gebildete Aufbaustruktur, weil aus hochfestem nicht metallischem Werkstoff z.B. gasfaserverstärktem Kunststoff, vorzugsweise CFK bestehend, in Richtung geringes Gewicht und hohe Festigkeit optimiert ist. Dabei sind eine vordere Wandstruktur, eine hintere Wandstruktur, eine Bodenstruktur, Längsträger 5 und ein Mitteltunnel in die Fahrgastzelle integriert, wodurch sich eine funktionale Konstruktion ergibt, will heißen, die Fahrgastzelle bietet nicht nur Insassen angemessenen Raum, sondern ermöglicht auch, dass weitere Aufbauabschnitte wie Vorderwagen und Hinterwagen des Personenkraftwagens auf einfache Weise angebaut werden können.

- 10 Oberhalb der vorderen Wandstruktur ist ein bspw. ebenfalls nicht metallischer, jedoch hochfester Windschutzscheibenrahmen angebracht ist, der mit Flanschen versehen ist. Mit diesen Flanschen ist der Windschutzscheibenrahmen an dem ersten Wandabschnitt und dem zweiten Wandabschnitt der vorderen Wandstruktur gehalten, und zwar unter Vermittlung von Klebungen. In den Hohlräumen der Säulen des Windschutz- 15 scheibenrahmens sind Stützsäulen vorgesehen, die mit der vorderen Wandstruktur verbunden sind. Diese Stützsäulen unterstützen in Verbindung mit den Säulen des Windschutzscheibenrahmens den Schutz der Insassen. Zur Verbindung der aus Metall bestehenden Stützsäulen dienen mit letzteren verbundene Halteplatten, die sich an der vorderen Wandstruktur abstützen, wobei die Halteplatten unter Vermittlung von 20 Schrauben an besagter Wandstruktur gehalten sind.

Darüber hinaus sind die hintere Wandstruktur der Fahrgastzelle und eine bspw. nicht metallische Rollbügeleinrichtung baulich vereinigt, was zum einen zur konstruktiven, einschließlich räumlichen Übersichtlichkeit beiträgt und zum anderen die 25 Sicherheitsfunktion der Rollbügeleinrichtung optimiert. Hinzu kommt dass die Verwendung von nicht metallischen Werkstoffen, vorzugsweise Verbundwerkstoffen - CFK - für die Fahrgastzelle und die Rollbügeleinrichtung sowie die Verbindung von letzteren eine Vereinfachung der Produktion darstellt. Schließlich besteht die Möglichkeit die Rollbügeleinrichtung durch zwei Einzelrollbügel im Bereich von Insassensitzen

darzustellen, wodurch eine kompakte und die freie Gestaltung fördernde Konzeption geschaffen ist.

In der Zeichnung wird ein Ausführungsbeispiel der Erfindung gezeigt, das nachstehend 5 näher beschrieben ist.

Es zeigen

Fig. 1 eine Ansicht von oben auf einen Personenkraftwagen mit der Aufbaustruktur nach 10 der Erfindung,

Fig. 2 eine Schrägansicht von oben auf die Aufbaustruktur des Personenkraftwagens,

Fig. 3 einen schematischen Schnitt nach der Linie III-III der Fig.1 in größerem Maßstab,

Fig. 4 einen Schnitt nach der Linie IV-IV der Fig. 3,

Fig. 5 einen Schnitt nach der Linie V-V der Fig. 3,

15 Fig. 6 einen Schnitt nach der Linie VI-VI der Fig.1 in größerem Maßstab,

Fig. 7 eine Schrägansicht auf eine Säule eines Windschutzscheibenrahmens der Aufbaustruktur,

Fig. 8 einen Schnitt nach der Linie VIII-VIII der Fig. 6,

Fig. 9 einen Schnitt nach der Linie IX-IX der Fig.1.

20

Von einem Personenkraftwagen 1 der offenen Bauart ist im wesentlichen nur ein Aufbau 2 dargestellt, der eine Aufbaustruktur 3 umfasst. Die Aufbaustruktur 3 umfasst eine Fahrgastzelle 4 mit einem Fahrgastrraum 5, der Aufnahmen 6 und 7 für zwei nebeneinander angeordnete Fahrzeugsitze 8 und 9 aufweist. Die Fahrgastzelle 4 besteht 25 aus hochfestem nicht metallischem Werkstoff bspw. faserverstärktem Kunststoff - Verbundwerkstoff CFK - und besitzt ein Wandgebilde 10 mit einer vorderen Wandstruktur 11 und einer hinteren Wandstruktur 12, die an eine Bodenstruktur 13 angegliedert ist. Die Bodenstruktur 13 wird an Längsseiten 14,15 von sich zwischen den Wandstrukturen 11 und 12 erstreckenden im Querschnitt kastenförmigen Längsträgern 16,17 begrenzt, 30 und sie weist einen Mitteltunnel 18 auf, der zwischen der vorderen Wandstruktur 11 und

der hinteren Wandstruktur 12 verläuft; die Längsträger 16,17 und der Mitteltunnel 18 erstrecken sich in Fahrzeuglängsrichtung A-A.

Die vordere Wandstruktur 11 - Fig. 3 - weist einen von einem ersten Bodenabschnitt 19 5 der Bodenstruktur 13 in Fahrzeughochrichtung B-B geführten ersten Wandabschnitt 20 auf, der einen Bugraum 21 begrenzt. Von einem oberen Ende 22 des ersten Wandabschnitts 20 aus erstreckt sich ein zweiter Wandabschnitt 23 entgegen der Fahrtrichtung C. Der erste Bodenabschnitt 19, der erste Wandabschnitt 21 und der zweite Wandabschnitt 23 begrenzen einen Fußraum 24 der Fahrgastzelle 4. Darüber 10 hinaus ist der erste Bodenabschnitt 19 der Bodenstruktur 13 im Bereich des Fußraums 24 mit einer örtlichen Verdickung 25 versehen, die zur Lagerung von nicht gezeigten Fahrpedalen dient.

Die hintere Wandstruktur 12 weist einen von einem hinteren Bodenabschnitt 26 der 15 Bodenstruktur 13 aus in Fahrzeughochrichtung B-B geführten dritten Wandabschnitt 27 auf, wobei an einem oberen Ende 28 des dritten Wandabschnitts 27 ein vierter Wandabschnitt 29 angeschlossen ist, der entgegen der Fahrtrichtung C ausgerichtet ist. Der hintere Bodenabschnitt 27, der dritte Wandabschnitt 27 und der vierte Wandabschnitt 29 begrenzen einen Hohlraum 30 mit einer offenen Seite 31, die zu einem 20 Aggregateraum 32 hin ausgerichtet ist. Der Hohlraum 30 ist zur Unterbringung eines Behälters 33 für Betriebsstoffe des Personenkraftwagens ausgebildet und auf der offenen Seite 31 mittels einer aufrechten Wand 34 verschließbar.

Gemäß Fig. 6 sind die vordere Wandstruktur 11 und ein bspw. nicht metallischer 25 Windschutzscheibenrahmen 35 baulich vereinigt; der Windschutzscheibenrahmen 35 kann wie die übrige Aufbaustruktur 3 bzw. Fahrgastzelle und in der EP 0 286 058 A1 beschrieben aus hochfestem faserverstärktem Kunststoff - CFK - bestehen. Dabei ist der Windschutzscheibenrahmen 35 als Hohlträger 36 ausgeführt, der eine Auflagewand 37 für eine Windschutzscheibe 38 umfasst, welche Auflagewand 37 mit Stützwänden 38,38' 30 versehen ist, deren freie Enden 40,41 mit Flanschen 42,43 versehen sind. Die Flansche

43,44 sind an den ersten Wandabschnitt 20 und den zweiten Wandabschnitt 21 herangeführt und durch Klebungen 45,46 in Lage gehalten. Zur bündigen Aufnahme der des Flansches 43 am zweiten Wandabschnitt 23 ist letzterer mit einer Ausnehmung 47 ausgestattet.

5

Der Windschutzscheibenrahmen 35 weist aufrechte Säulen 48,49, sogenannte A-Säulen, auf, die mit Hohlräumen 50,51 versehen sind, in denen Stützsäulen 52 - Fig. 7 - sich erstrecken. Jede Stützsäule 52 besteht aus Metall und ist mit der vorderen Wandstruktur 11 verbunden. Dabei ist die Stützsäule 52 unter Vermittlung einer Halteplatte 53 an 10 besagter Wandstruktur in Lage gehalten, welche Halteplatte 53 im Winkel zueinander verlaufende Schenkel 54,55 besitzt. Die Schenkel 54,55 liegen an korrespondierenden Wandbereichen 56,57 der vorderen Wandstruktur 11 an, und die Halteplatte 53 ist unter Vermittlung von Schrauben 58 befestigt, die mit Gewindebohrungen 59 eines metallischen Einsatzes 60 zusammenarbeiten. Der winkelförmige Schenkel 62,63 15 aufweisende Einsatz 60 ist in vordere Wandstruktur 11 integriert, der gestaltet, dass dieser Einsatz 60 von Begrenzungswänden 65,66 verkleidet ist, die außerhalb des Einsatzes 60 einen Kern 66' umgeben; eine diesbezügliche Ausführung ist der bereits genannten EP 0 286 058 A1 zu entnehmen. Zwischen der Stützsäule 52 und der Säule 48 ist ein Schaumstoffkörper 67 vorgesehen, der sich lediglich über eine relativ kleinen Teilbereich 20 Tb eines freien Endes 68 der Stützsäule 52 erstreckt. Außerdem besteht die Stützsäule 52 aus wenigstens zwei ineinander geschobene Rohre 69,70, die im Ausführungsbeispiel einen kreisförmigen Querschnitt aufweisen.

Mit der hinteren Wandstruktur 12 ist eine Rollbügelvorrichtung 71 baulich vereinigt, die 25 aus nicht metallischem Werkstoff hergestellt ist, wofür sich Faserverbundwerkstoff bspw. CFK eignet. Die Rollbügelvorrichtung 71 wird durch zwei Einzelrollbügel 72,73 gebildet, die im Bereich der Aufnahmen 6,7 der Fahrzeugsitze 8,9 an der hinteren Wandstruktur 12 angebracht sind. Jeder Einzelrollbügel z.B. 72 umfasst - im Schnitt gesehen - aufrechte und in Fahrzeuggängsrichtung A-A beabstandete Schenkelwände 74,75, 30 zwischen denen sich eine Stegwand 76 erstreckt. Die Schenkelwände 74,75 sind mit

freien Enden 77,78 an die hintere Wandstruktur 12 herangeführt und ruhen in Ausnehmungen 79,80 der zuletzt genannten Wandstruktur, und zwar unter Vermittlung von Klebungen 81,82. Die Stegwand 76 ist zur Auflage eines Daches ausgebildet und weist eine Rinne 83 auf, in die eine Dichtkörper einsetzbar ist; der Dichtkörper ist 5 zwischen dem Einzelrollbügel 72 und dem Dach wirksam. Schließlich gibt die Fig. 7 wieder, dass die vordere Wandstruktur 12 gegenüber dem Mitteltunnel 18 mittels einer in Fahrzeuggängsrichtung A-A verlaufenden Tragstrebe 84 abgestützt ist, die mit einem in Fahrtrichtung C ansteigenden Verlauf versehen ist. Die Tragstrebe 84 ist durch Schrauben, Kleben oder dergl. mit dem Mitteltunnel 18 bzw. der vorderen Wandstruktur 10 12 verbunden.

## Patentansprüche

1. Aufbaustruktur für ein Fahrzeug, insbesondere einen Personenkraftwagen, die ein Wandgebilde aus nicht metallischem Werkstoff bspw. faserverstärktem Kunststoff umfasst, dadurch gekennzeichnet, dass die Aufbaustruktur (3) eine Fahrgastzelle (4) bildet, deren Wandgebilde (10) eine vordere Wandstruktur (11) und eine hintere Wandstruktur (12) aufweist, wobei die Wandstrukturen (11 und 12) mit einer Bodenstruktur (13) verbunden sind, die von sich zwischen den Wandstrukturen (11 und 12) erstreckenden Längsträgern (16,17) begrenzt ist.
- 10 2. Aufbaustruktur nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass zwischen den Wandstrukturen (11 und 12) ein Mitteltunnel (18) verläuft.
- 15 3. Aufbaustruktur nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die vordere Wandstruktur (11) einen von einem ersten Bodenabschnitt (19) der Bodenstruktur (13) in Fahrzeughochrichtung (B-B) nach oben geführten ersten Wandabschnitt (20) und einen zweiten entgegen einer Fahrtrichtung (C) verlaufenden Wandabschnitt (23) aufweist.
- 20 4. Aufbaustruktur nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass der erste Bodenabschnitt (19), der erste Wandabschnitt (20) und der zweite Wandabschnitt (23) eine Art Fußraum (24) in einem Fahrgastrraum (5) der Fahrgastzelle (4) begrenzen.
- 25 5. Aufbaustruktur nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die hintere Wandstruktur (12) einen von einem zweiten Bodenabschnitt (26) der Bodenstruktur (13) in Fahrzeughochrichtung (B-B) nach oben geführten dritten Wandabschnitt (27) und eine vierten entgegen der Fahrtrichtung (C) verlaufenden Wandabschnitt (29) aufweist.

6. Aufbaustruktur nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass der zweite Bodenabschnitt (26), der dritte Wandabschnitt (27) und der vierte Wandabschnitt (29) einen Hohlraum (30) mit einer offenen Seite (31) begrenzen.
- 5 7. Aufbaustruktur nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass der Hohlraum (30) mittels einer aufrechten Wand (34) verschließbar und bspw. zur Unterbringung eines Behälters (33) für Betriebsstoffe des Personenkraftwagens ausgebildet ist.
8. Aufbaustruktur nach einem oder mehreren der vorangehenden Ansprüche, dadurch 10 gekennzeichnet, dass die Bodenstruktur (13) im Bereich des Fußraums (24) mit einer örtlichen Verdickung (25) zur Lagerung von Fahrpedalen versehen ist.
9. Aufbaustruktur nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die vorderen Wandstruktur (11) und ein bspw. nicht metallischer Windschutzscheibenrahmen (35) 15 baulich vereinigt sind.
10. Aufbaustruktur nach den Ansprüchen 3 und 9, dadurch gekennzeichnet, dass der Windschutzscheibenrahmen (35) mit Flanschen (42,43) versehen ist, die mittels Klebungen (45,46) an dem ersten Wandabschnitt (20) und an dem zweiten 20 Wandabschnitt (23) in Lage gehalten sind.
11. Aufbaustruktur nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, dass in Hohlräumen (50,51) von Säulen (48,49) des Windschutzscheiberahmens (35) zusätzliche bspw. aus Metall bestehende Stützsäulen (52) vorgesehen sind, die mit der vorderen 25 Wandstruktur (11) verbunden sind.
12. Aufbaustruktur nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, dass jede Stützsäule (52) unter Vermittlung einer Halteplatte (53) an der vorderen Wandstruktur (11) in Lage gehalten ist.

13. Aufbaustruktur nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, dass die Halteplatte (53) im Winkel zueinander verlaufende Schenkel (54,55) aufweist, die an korrespondierenden Wandbereichen (56,57) der vorderen Wandstruktur (11) anliegen.
- 5 14. Aufbaustruktur nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, dass die Halteplatte (53) unter Vermittlung von Schrauben (58) in Lage gehalten ist, die mit Gewindebohrungen (59) eines bspw. metallischen in die vordere Wandstruktur (11) integrierten Einsatzes (60) zusammenwirken.
- 10 15. Aufbaustruktur nach den Ansprüchen 11 und 12, dadurch gekennzeichnet, dass die Stützsäulen (52) lediglich im Bereich freier Enden (68) unter Vermittlung eines Schaumstoffkörpers (67) mit den Säulen (48,49) des Windschutzscheibenrahmens (35) verbunden sind.
- 15 16. Aufbaustruktur nach den Ansprüchen 11 und 12, dadurch gekennzeichnet, dass jede Stützsäule (52) wenigstens zwei ineinander geschobene Rohre (69,70) aufweist.
17. Aufbaustruktur nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die hintere Wandstruktur (12) und eine bspw. nicht metallische Rollbügelvorrichtung (71) baulich vereinigt sind.
- 20 18. Aufbaustruktur nach Anspruch 17, dadurch gekennzeichnet, dass die Rollbügelvorrichtung (71) zwei im Bereich von Aufnahmen (6,7) für Fahrgastsitze (8,9) angebrachten Einzelrollbügel (72,73) umfasst.
- 25 19. Aufbaustruktur nach den Ansprüchen 17 und 18, dadurch gekennzeichnet, dass jeder Einzelrollbügel (z.B.) - im Querschnitt gesehen - aufrechte Schenkelwände (74,75) umfasst, zwischen denen sich eine Stegwand (76) erstreckt.

20. Aufbaustruktur nach Anspruch 19, dadurch gekennzeichnet, dass freie Enden (77,78) der Schenkelwände (74,75) in Ausnehmungen (79,80) der hinteren Wandstruktur (12) ruhen und mittels Klebungen (81,82) in Lage gehalten werden.

5 21. Aufbaustruktur nach Anspruch 19, dadurch gekennzeichnet, dass die Stegwand (76) zur Auflage eines Daches ausgebildet und mit einer Rinne (83) zur Aufnahme eines Dichtkörpers versehen ist.

10 22. Aufbaustruktur nach den Ansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, dass die vordere Wandstruktur (11) gegenüber dem Mitteltunnel (18) mittels einer Tragstrebe (84) abgestützt ist.

15 23. Aufbaustruktur nach Anspruch 22, dadurch gekennzeichnet, dass die Tragstrebe (84) durch Schrauben, Kleben oder dergl. mit den Mitteltunnel (18) bzw. der vorderen Wandstruktur (11) verbunden ist.

## **Zusammenfassung**

### **Aufbaustruktur für ein Fahrzeug, insbesondere einen Personenkraftwagen**

5

Diese Aufbaustruktur ist für ein Fahrzeug, insbesondere einen Personenkraftwagen geeignet, die ein Wandgebilde aus nicht metallischem Werkstoff bspw. faserverstärktem Kunststoff umfasst.

10 Zur Optimierung der Aufbaustruktur in Richtung hohe Festigkeit, niederm Gewicht und funktionale Konstruktion bildet besagte Aufbaustruktur eine Fahrgastzelle, deren Wandgebilde eine vordere Wandstruktur und eine hintere Wandstruktur aufweist, wobei die Wandstrukturen mit einer Bodenstruktur verbunden sind, die von sich zwischen den Wandstrukturen erstreckenden Längsträgern begrenzt ist.

15

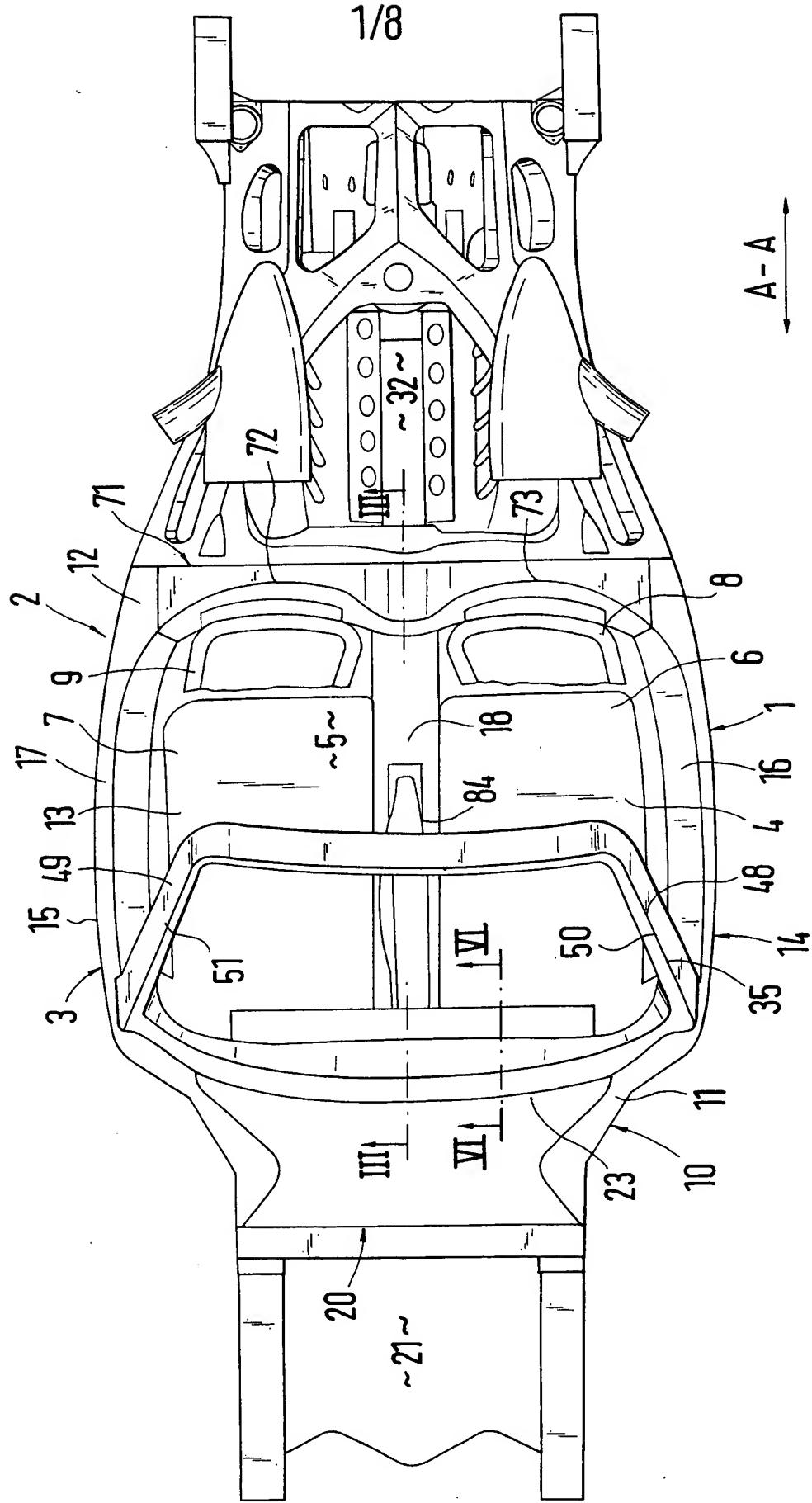
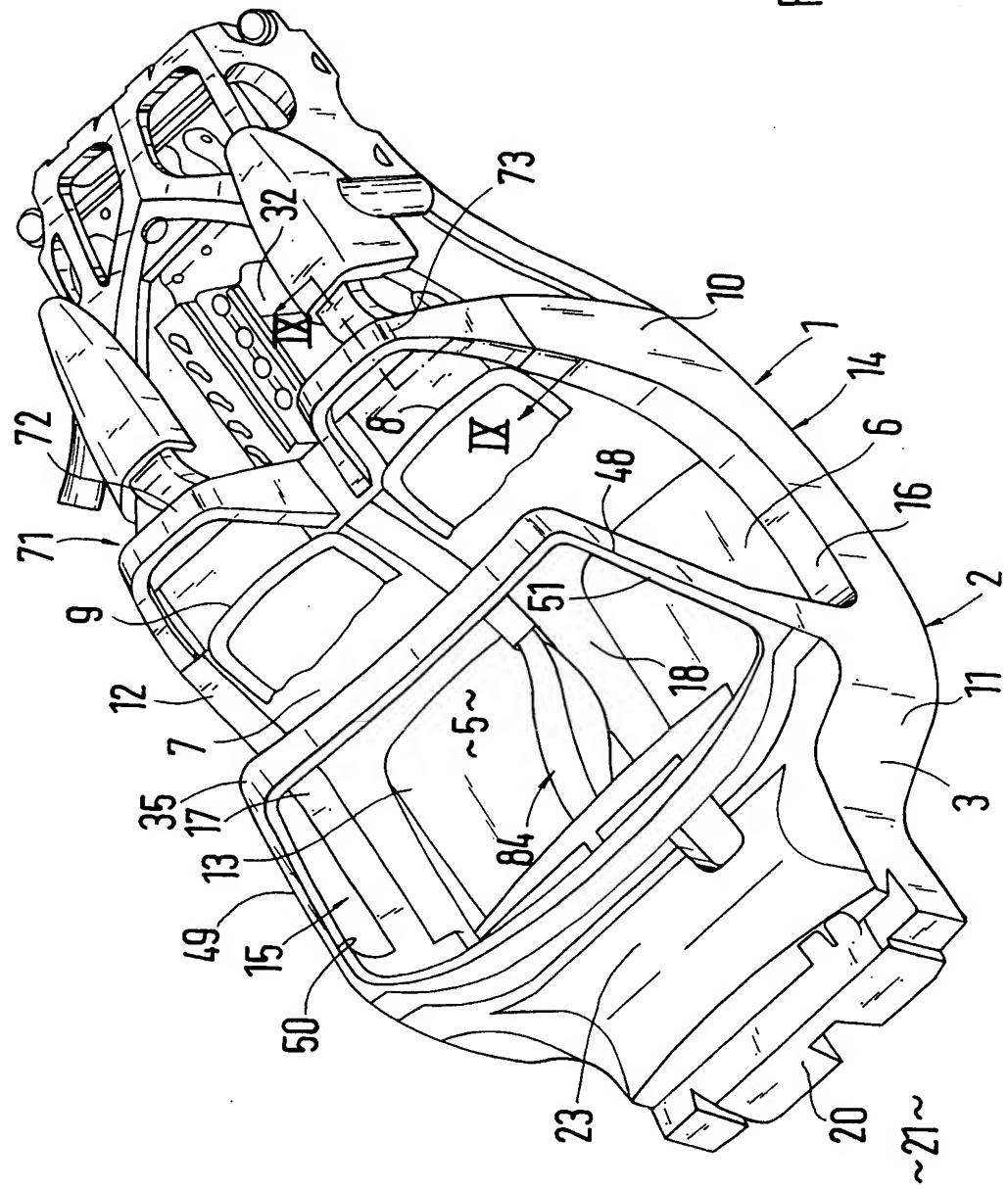


Fig.1

Fig. 2



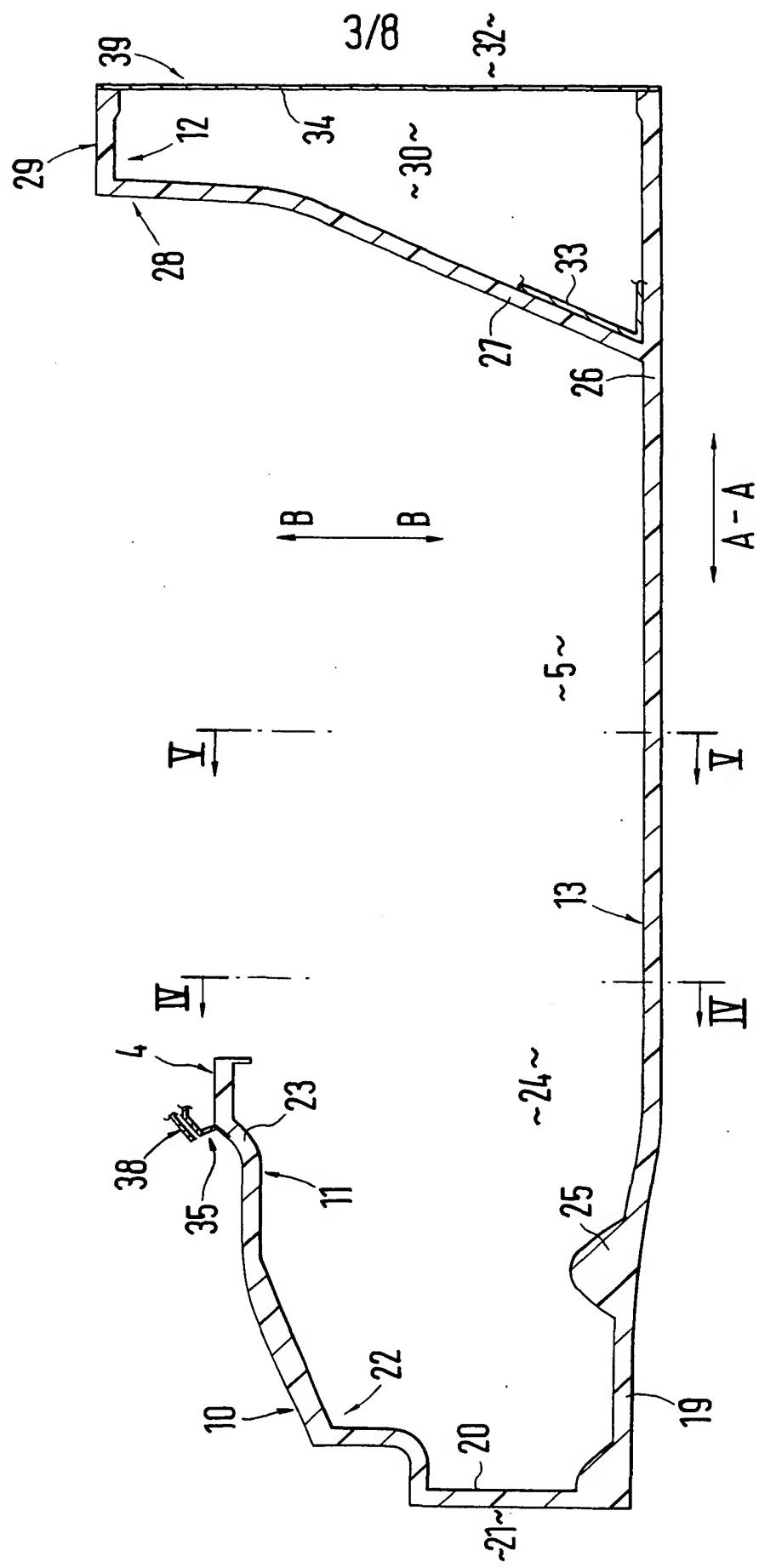


Fig. 3

4/8

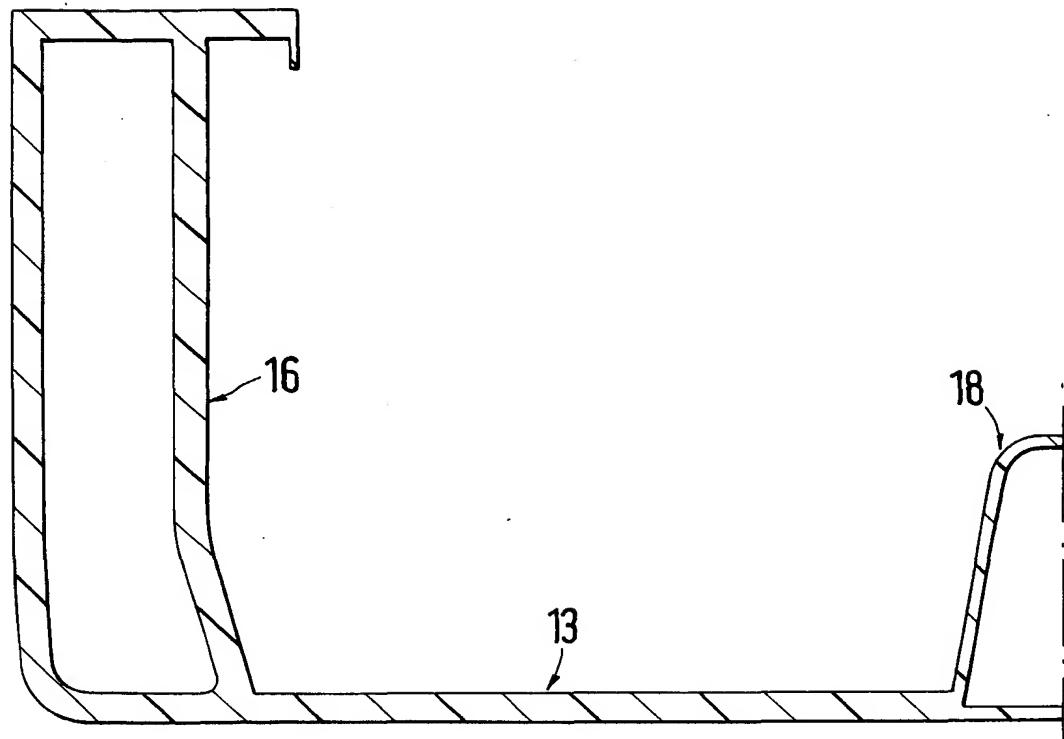


Fig. 4

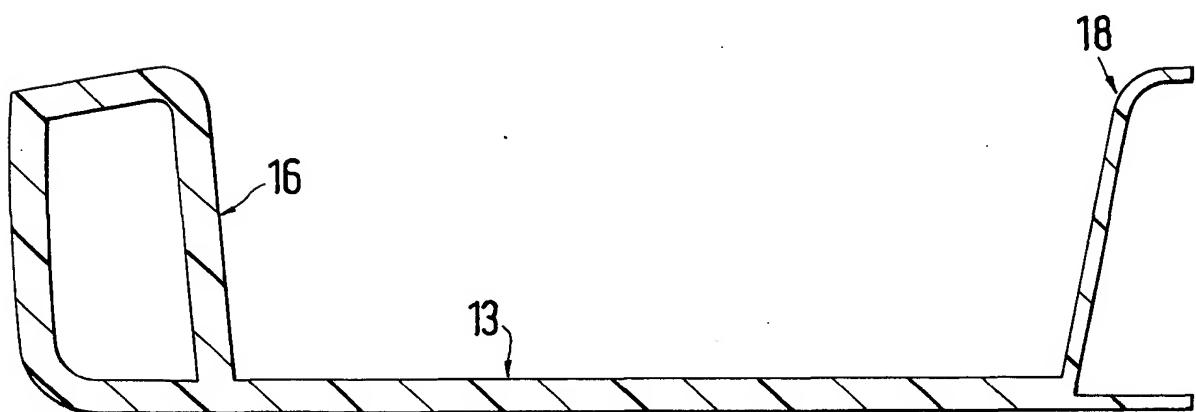


Fig. 5

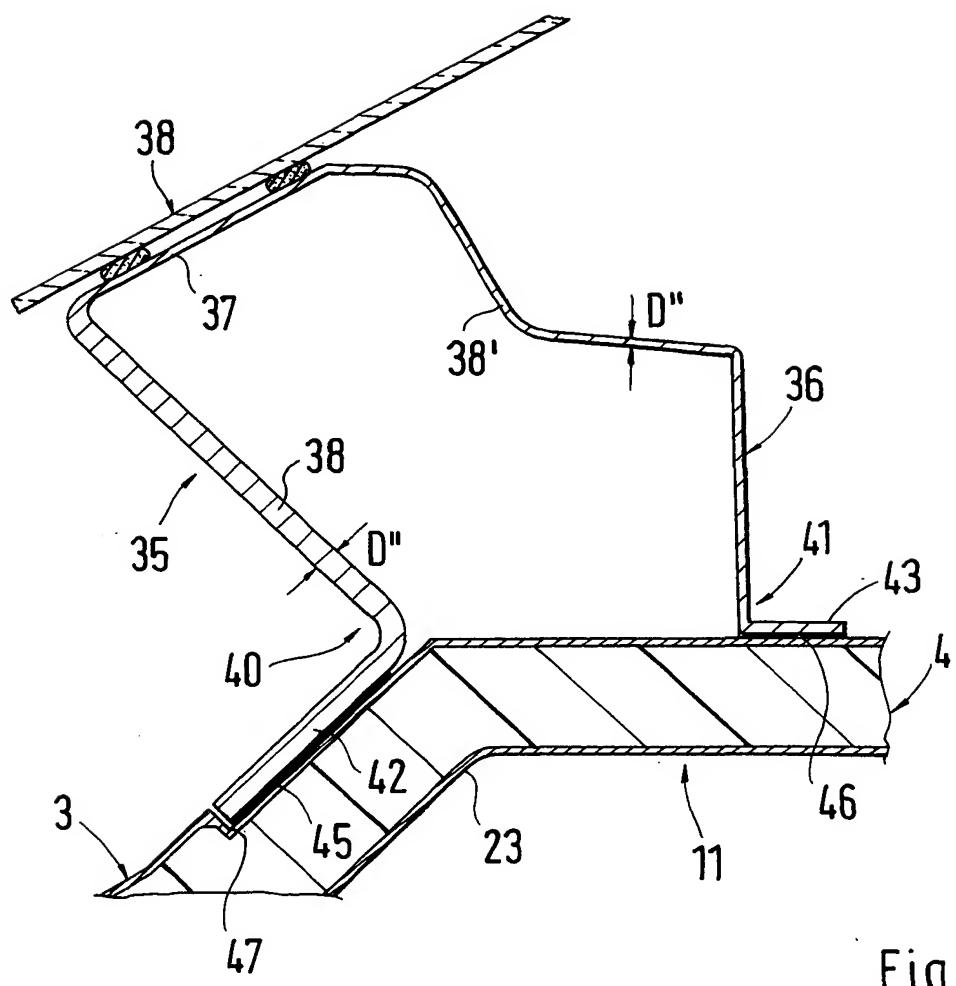
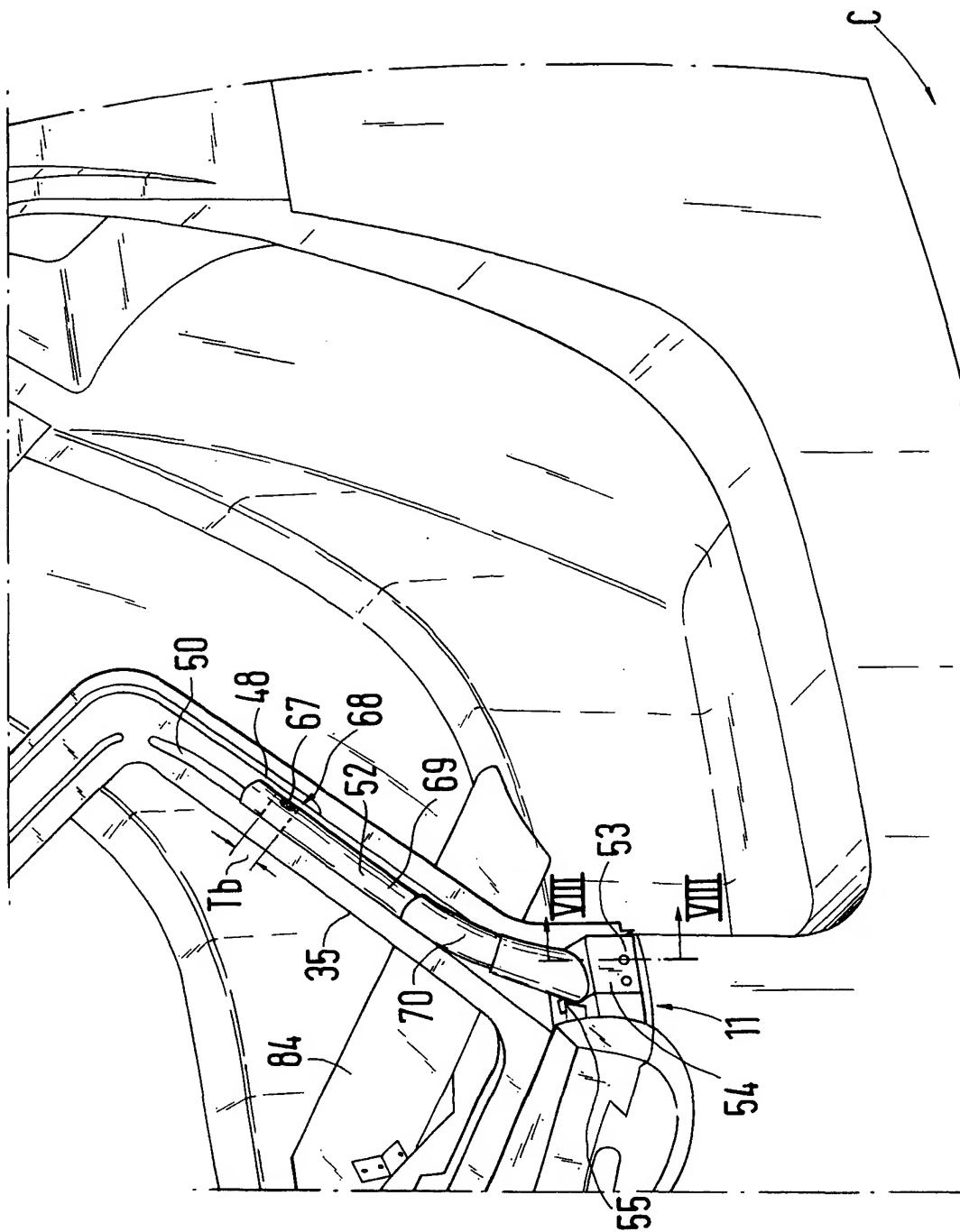


Fig. 6

6/8

Fig. 7



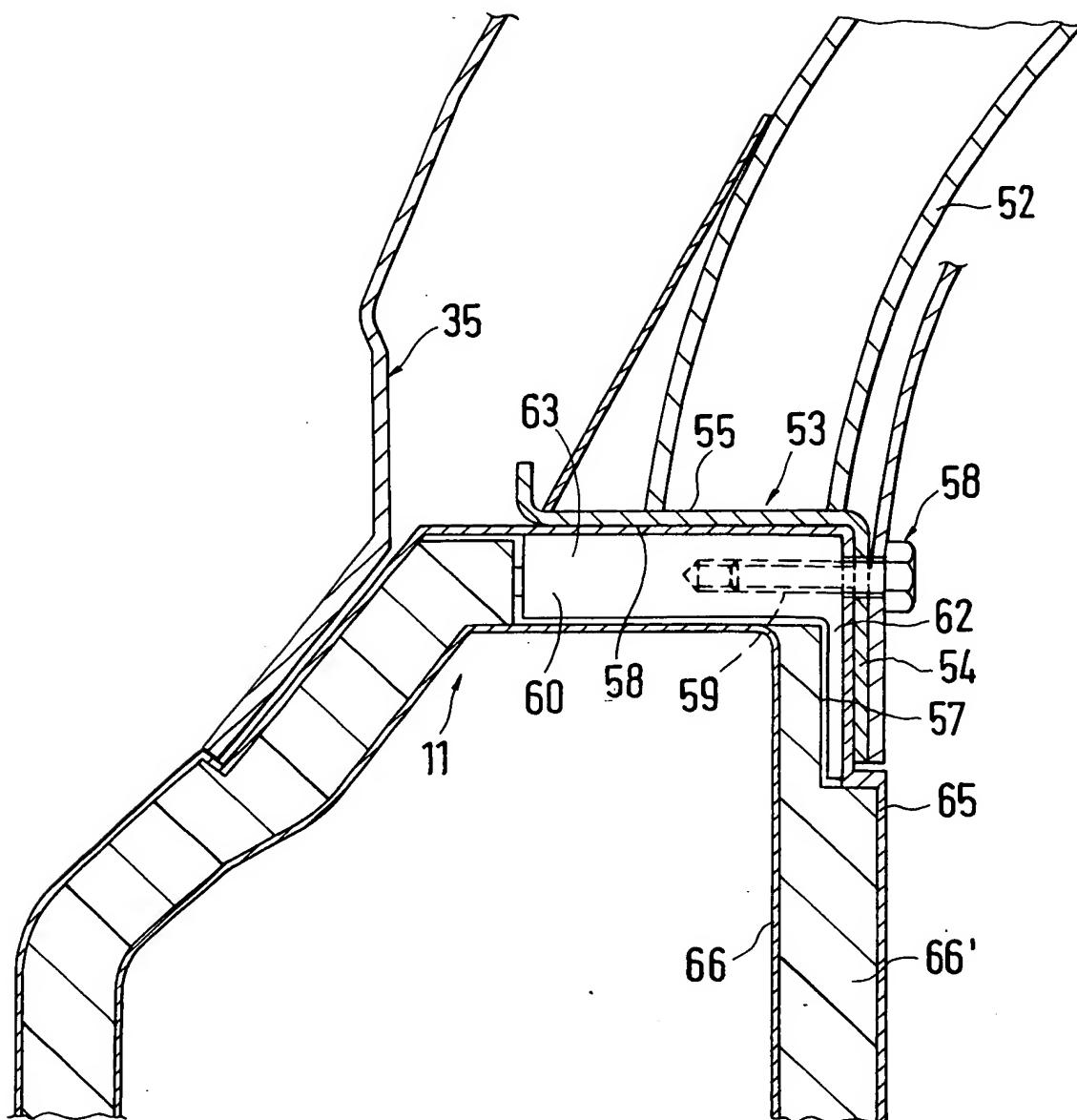


Fig.8

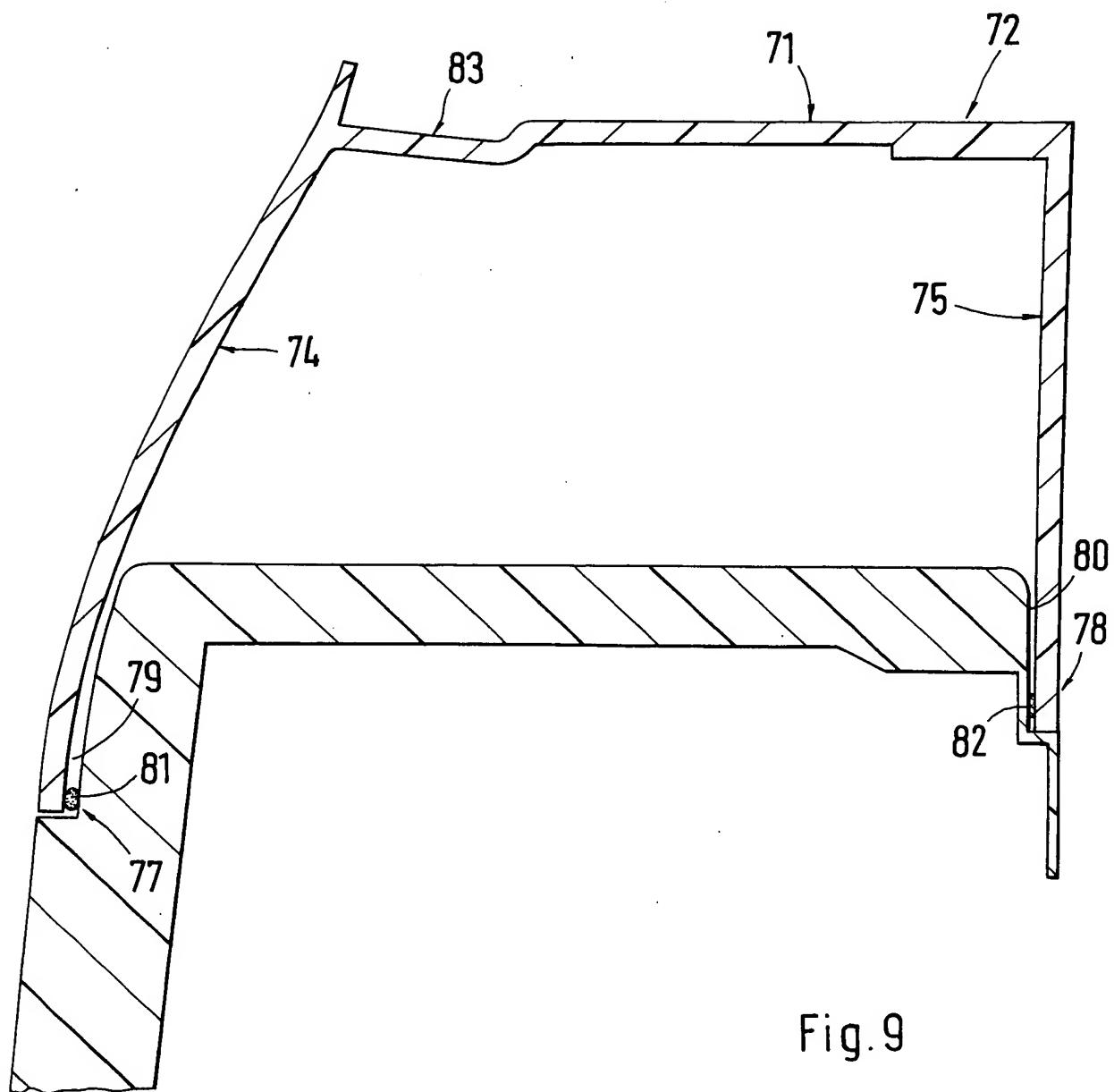


Fig.9